IX kadencja

KANCELARIA SEJMU
Biuro Komisji Sejmowych

PEŁNY ZAPIS PRZEBIEGU POSIEDZENIA

■ **Komisji Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej (nr 80)**

z dnia 26 stycznia 2022 r.

Pełny zapis przebiegu posiedzenia

Komisji Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej (nr 80)

26 stycznia 2022 r.

Komisja Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej, obradująca pod przewodnictwem posła **Marka Sawickiego (KP)**, przewodniczącego Komisji, rozpatrzyła:

– informację na temat przywrócenia polskiej bandery z uwzględnieniem obowiązujących przepisów prawnych i kierunków ich zmian.

W posiedzeniu udział wzięli: **Marek Gróbarczyk** sekretarz stanu w Ministerstwie Infrastruktury, **Rafał Zahorski** pełnomocnik marszałka województwa zachodniopomorskiego ds. gospodarki morskiej, **Tadeusz Hatalski** prezes zarządu Polskiego Ratownictwa Okrętowego Sp. z o.o., **Jacek Dubiński** przewodniczący Federacji Związków Zawodowych Marynarzy i Rybaków, **Dariusz Jellonnek** prezes zarządu Polskiego Związku Przedsiębiorców Żeglugowych, **Andrzej Kościk** przewodniczący Rady Krajowej Sekcji Morskiej Marynarzy i Rybaków NSZZ „Solidarność", **Henryk Piątkowski** przewodniczący Ogólnopolskiego Związku Zawodowego Oficerów i Marynarzy.

W posiedzeniu udział wzięli pracownicy Kancelarii Sejmu: **Grażyna Kućmierowska**, **Jolanta Ostrowska** – z sekretariatu Komisji w Biurze Komisji Sejmowych.

Przewodniczący poseł Marek Sawicki (KP):

Drodzy państwo, godzina 11.00 wybiła. To, że gości jest więcej to nie jest żaden problem, bo jesteśmy Komisją otwartą i bardzo gościnną. Otwieram posiedzenie Komisji Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej. Witam posłów, witam pana ministra Marka Gróbarczyka oraz wszystkich pozostałych zaproszonych gości. Cieszę się, że tak licznie biorą udział w posiedzeniu naszej Komisji.

Informuję, że posiedzenie będzie prowadzone z wykorzystaniem środków komunikacji elektronicznej, umożliwiających porozumiewanie się na odległość. Przypominam, że zgłoszenie do zabrania głosu w dyskusji przez posłów uczestniczących zdalnie w posiedzeniu należy zgłaszać poprzez czat w aplikacji Whereby po zalogowaniu się do pokoju wideokonferencyjnego Komisji. Posłowie członkowie Komisji obecni na sali głosują przy użyciu urządzenia do głosowania za pomocą legitymacji poselskiej. Wówczas nie logują się w systemie komunikacji elektronicznej i nie używają w tym celu tabletów.

Przystąpimy zatem do stwierdzenia kworum. Proszę państwa posłów o naciśnięcie jakiegokolwiek przycisku w celu stwierdzenia obecności na posiedzeniu Komisji. Dziękuję i czekamy na tych zdalnych. Dziękuję bardzo, stwierdzam kworum.

Porządek dzisiejszego posiedzenia przewiduje rozpatrzenie informacji na temat przywrócenia polskiej bandery z uwzględnieniem obowiązujących przepisów prawnych i kierunków ich zmian. Jeśli nie usłyszę sprzeciwu uznam, że Komisja przyjmuje zaproponowany porządek dzienny. Sprzeciwu nie słyszę, więc bardzo proszę pana ministra Marka Gróbarczyka o przedstawienie informacji.

Sekretarz stanu w Ministerstwie Infrastruktury Marek Gróbarczyk:

Dziękuję bardzo. Panie przewodniczący, szanowna Komisjo. Temat związany z przywróceniem statków pod polską banderę jest tematem niezwykle ważnym, który procedowany jest już od wielu lat w tym zakresie. Podjęliśmy daleko idące starania, aby opracować ustawę, która pozwoli zrealizować to zadanie. Jeśli chodzi o warunki otoczenia, temat jest niezwykle trudny ze względu na koszty, które z tym się wiążą, jak również z dochodowością przedsiębiorstw, armatorów, którzy mieliby wracać pod polską banderę. To powoduje, że należy stworzyć rozwiązanie, które będzie nie gorsze niż funkcjonujące na świecie. Zatem wszelkiego rodzaju subwencje, jak również wsparcie w zakresie przede

wszystkim spraw socjalnych, muszą być uzyskane z budżetu państwa lub innych źródeł, które będą rekompensować tę stratę dla armatorów.

W związku z tym podjęliśmy szereg działań w tym zakresie. Przede wszystkim zespół trójstronny miał za zadanie, abyśmy wspólnie wypracowali rozwiązanie, które pozwoli na tego typu działania. Pierwszym elementem, który udało się zrobić w tym zakresie, to PIT dla marynarzy w 2019 r. i zwolnienie po 180 dniach, co zostało już wprowadzone. Oczywiście dodatkowy temat to uzgodnienia z Komisją Europejską i wnioski Komisji Europejskiej co do rozszerzenia tego PIT-u na marynarzy w Unii Europejskiej.

Drugi element to oczywiście nasza ustawa, która została przygotowana do realizacji. Te kontrowersje, które były, są i będą w zakresie styku armatorzy a strona społeczna, udało się doprowadzić do etapu procedowania. Jednakże 2020 r. zastopował dalsze działania w tym zakresie z powodu ograniczeń budżetowych. Musieliśmy odłożyć dalsze procedowanie na czas wyjścia z pandemii i stworzenia wówczas rozwiązania przede wszystkim w zakresie zabezpieczenia spraw zdrowotno-socjalnych tak, aby mogło to być zaakceptowane przez ministra finansów i włączone już długotrwale do budżetu państwa.

W związku z tym na tym etapie jesteśmy gotowi z ustawą. Jednakże sytuacja w kraju, sytuacja budżetowa uniemożliwia nam procedowanie w tej formie, jeśli chodzi o uzyskanie środków, które właśnie byłyby wsparciem dla armatorów. W związku z tym musimy odsunąć projekt do momentu, kiedy ustaną skutki – może nie pandemiczne – i budżet państwa pozwoli na to, abyśmy mogli aplikować po wsparcie dla polskiej bandery.

Dodatkowym elementem, o którym warto nadmienić – oczywiście zupełnie innej wagi, ale mającym pozytywny aspekt w zakresie realizacji polskiej bandery – jest ustawa na temat rejestracji jachtów i systemu REJA24, wprowadzona i nadzorowana przez Urząd Morski w Szczecinie, a przygotowana przez nasze poprzednie ministerstwo, pozwalająca na rejestrację blisko 20 tys. jachtów, które weszły pod polską banderę. Oczywiście ma to zupełnie inny wymiar w tym zakresie, ale myślę, że jest ciekawą informacją, którą również chciałem się z państwem podzielić. To tak może tytułem wstępu. Dziękuję bardzo, panie przewodniczący.

Przewodniczący poseł Marek Sawicki (KP):

Dziękuję bardzo panu ministrowi. Otwieram dyskusję. Czy ktoś z pań posłanek, panów posłów chce zabrać głos na tym etapie? Bardzo proszę, pan przewodniczący.

Poseł Kacper Płażyński (PiS):

A goście?

Przewodniczący poseł Marek Sawicki (KP):

Na tym etapie nie. Otwieram dyskusję. Jak goście się zgłoszą, to oczywiście tak, ale w pierwszej kolejności zawsze daję szansę posłom, więc bardzo proszę – pan przewodniczący Płażyński.

Poseł Kacper Płażyński (PiS):

Szanowni państwo, dyskutujemy nad bardzo ważną sprawą. Doceniam wysiłki ze strony pana ministra Gróbarczyka w zakresie pozytywnego jej załatwienia, bo rzeczywiście konkretne rzeczy udało się w ostatnich latach zrobić. Jednak w dalszym ciągu mam wrażenie, kwestia fundamentalna nie udała się. Pan minister Gróbarczyk wskazuje na nią również w swojej odpowiedzi, która została przesłana do wiadomości członków Komisji Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej. Jest to kwestia uregulowania kosztów pracy marynarzy i po stronie samych marynarzy w zakresie ubezpieczenia społecznego, i po stronie pracodawców. Jeśli tego nie załatwimy w sposób podobny do tego, w jaki załatwiły to inne państwa w Unii Europejskiej, chociażby w ostatnich 2–3 latach, np. Estonia, to ciężko będzie kogoś namówić, żeby przynajmniej te większe jednostki pod polską banderą pływały, a tym samym, żebyśmy mieli z tego różnego rodzaju dobrodziejstwa w postaci opłat, podatków dla Skarbu Państwa. Już nie mówiąc o tym, żeby ta biało-czerwona flaga powiewała na morzach i oceanach.

W związku z tym, mam pytanie do pana ministra Gróbarczyka. Jakie jest w tej chwili stanowisko ministerstwa właściwego ds. ubezpieczenia społecznego? Czy te rozmowy dalej trwają? Czy jest jakieś światełko w tunelu? Czy jest jakaś koncepcja ze strony Mini-

sterstwa Rodziny i Polityki Społecznej, na którą wyraziliby zgodę, albo która jest teraz omawiana, czy temat po prostu upadł?

Ja stoję na takim stanowisku – możecie się państwo ze mną zgodzić lub nie, ale ważne jest, żebyście państwo tutaj zaprezentowali swoje – że jeżeli tego nie załatwimy, to o biało-czerwonej banderze w sensie masowym możemy po prostu pomarzyć. Bo kto się zdecyduje na to, jeżeli mu się to po prostu nie będzie opłacało? Jedynie jacyś zupełni zapaleńcy. Jednak myślę, że nie będzie to ruch masowy. Nie będzie to atrakcyjne dla obcego kapitału, który też przecież mógłby pod biało-czerwoną banderą swoje jednostki wprowadzać, gdyby to było po prostu opłacalne. Dlatego wydaje się, że to jest kwestia fundamentalna dla całej tej sprawy. Prosiłbym o jakiś szerszy komentarz osób władnych i mających wiedzę w tej sprawie, jak to w tej chwili wygląda.

Przewodniczący poseł Marek Sawicki (KP):

Dziękuję bardzo, panu przewodniczącemu. Kto jeszcze z pań posłanek, panów posłów? Czy mamy zgłoszenia gości do zabrania głosu? Jest zgłoszenie – pan Henryk Piątkowski. Bardzo proszę, panie Henryku.

Przewodniczący Ogólnopolskiego Związku Zawodowego Oficerów i Marynarzy Henryk Piątkowski:

Dzień dobry państwu, dzień dobry państwu posłom, dzień dobry wszystkim. Dziękuję bardzo, panie przewodniczący, za głos. Trudno nie zgodzić się z panem posłem Płażyńskim. Dwie podstawowe rzeczy są do uregulowania w kontekście powrotu polskiej bandery. Pierwszą, podstawową – w kontekście w ogóle zatrudnienia marynarzy – są ubezpieczenia społeczne i podatki. Pozwolę sobie tylko przypomnieć, że ubezpieczenia społeczne wprost są skutkiem ratyfikacji przez Polskę Konwencji o pracy na morzu, w której to właśnie literalnie stoi napisane, że marynarze zamieszkali na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej powinni cieszyć się, czy powinni mieć dostęp do takich samych ubezpieczeń, na takich samych zasadach, na takim samym poziomie, jak inni pracownicy zatrudnieni na lądzie. Tego rozwiązania nie ma od początku, kiedy ustawa obowiązuje.

Są różne próby, czy były różne próby wielokrotnie podejmowane, także w zespole trójstronnym, o czym pan minister wspominał, ale ten projekt, który pojawiał się i znikał na zasadzie „królika z kapelusza" trochę w tej sprawie miał uregulować. Oczywiście, co warto podkreślić, nieco różniliśmy się w drobiazgach, w detalach tego projektu. W 2019 r. był moment, jeśli dobrze pamiętam, kiedy projekt był niemalże gotowy. Różniliśmy się nieco w tym, jak rozumieliśmy czy chcieliśmy widzieć podstawy naliczania tego ubezpieczenia. Ale to są szczegóły – oczywiście bardzo istotne dla tego projektu. Natomiast nam, stronie pracowniczej, bardzo zależy – co wielokrotnie podnosiliśmy korzystając z gościnności państwa Komisji i w zespole trójstronnym – bo jest to dla nas bardzo ważny temat. Nie tylko dlatego, że związki zawodowe tak to sobie wymyśliły, tylko dlatego, że musimy czy powinniśmy wypełnić postanowienia Konwencji o pracy na morzu, które nakazują wprowadzić taki system ubezpieczeń dedykowanych marynarzom bądź też wprowadzić w przestrzeń prawną rozwiązania w obrębie istniejących już rozwiązań na temat świadczeń z ubezpieczeń społecznych.

Nie mamy tego tematu. Z tego, co mówi pan minister, w jakieś konkretnej perspektywie czasowej będącej w zasięgu widzenia – tego nie ma. Bo perspektywa końca pandemii to przepraszam, ale dzisiaj trudno jest określić nawet jakiekolwiek pespektywy, kiedy to się skończy. Nie powinniśmy na to czekać. To jest czas niezbędny – to jest teraz z różnych powodów. Właściwie jako strona pracownicza wielokrotnie podnosiliśmy potrzebę takich rozwiązań w różnych aspektach. Polscy marynarze pracują na różnych rynkach pracy. Niektóre z tych rynków oczekują tego rozwiązania. W przeciwnym razie polscy marynarze to miejsce tam stracą. Takim rynkiem jest np. Norwegia. Osobny temat – umowy o ubezpieczeniu społecznym, owszem zgodnej z prawem unijnym, opartej o rozporządzenie nr 883/2004 o ubezpieczeniach społecznych. Niemniej jednak ten rynek jest takim papierkiem lakmusowym. Jeśli polscy marynarze stracą tam zatrudnienie, bo nie będziemy mieć rozstrzygniętych tematów ubezpieczeniowych, a taki będzie tego finał, to będzie wskazówka dla wielu innych rynków europejskich o tym, że polski marynarz

niesie ze sobą problem ubezpieczeniowy. Póki co, na polskim rynku pracy ci marynarze raczej zatrudnienia nie znajdą.

Przepraszam, szybko przejdę do drugiego aspektu, bo trochę za długo państwa czasu zajmuję, jak sądzę. Drugi temat to kwestia podatków. Przyjęliśmy wiele rozwiązań podatkowych, które próbują ten temat rozstrzygnąć. Chwała za to – ośmielę się tak powiedzieć – tym rozwiązaniom, które zostały przyjęte, o czym pan minister wspominał, w 2019 r. i uporządkowaniu niestety nie wszystkich tematów, bo tylko rynków Unii Europejskiej, europejskiego obszaru gospodarczego. Przepisy w zakresie zwolnień podatkowych ciągle nie dotyczą ogromnej rzeszy polskich marynarzy.

Pan poseł Płażyński wspomniał o Estonii. Jest też Łotwa, też państwo unijne, które rozstrzygnęło parę rzeczy w kwestiach podatkowych w swoim wewnętrznym prawie, wpisując podatki w zasadzie ryczałtowe, jeśli dobrze pamiętam, od marynarzy. I zostało to zaakceptowane przez unijną komisję. Prawo unijne temu nie zaprzeczyło.

Nie chciałbym się rozwodzić nad potrzebą zgłaszania tego jako pomocy publicznej, bo są na ten temat różne opinie. Rozpoczęliśmy w Polsce taką drogę, że zgłaszamy pomoc kierowaną do obywateli jako pomoc publiczną i to nam bardzo zagmatwało temat w ogóle dotyczący dodatkowych kwestii marynarskich. Rok 2015 – pierwsza próba zgłoszenia tego tematu.

Reasumując, na tym etapie – absolutnie dwie sprawy, które potrzebują rozstrzygnięcia: podatki i ubezpieczenia społeczne, także w kontekście pracodawcy. Aczkolwiek proszę zwrócić uwagę na to, że to niekoniecznie najbardziej ważnym celem jest obniżenie kosztów pracy. Pamiętajmy, że w tym wszystkim nie możemy zgubić człowieka i świadczeń z tytułu świadczeń społecznych, socjalnych, kiedy on będzie przechodził na emeryturę.

Dziękuję bardzo za czas, który mi państwo poświęciliście.

Przewodniczący poseł Marek Sawicki (KP):

Dziękuję panu przewodniczącemu. Następnie proszę pana przewodniczącego pana Andrzeja do zabrania głosu.

Panie przewodniczący nie słyszymy pana. Mikrofon proszę włączyć.

Przewodniczący Rady Krajowej Sekcji Morskiej Marynarzy i Rybaków NSZZ „Solidarność" Andrzej Kościk:

Panie przewodniczący, Wysoka Komisjo, panie ministrze, szanowni państwo, Krajowa Sekcja Morska „Solidarność", w imieniu, której mam zaszczyt zabrać głos, wielokrotnie na przestrzeni wielu dziesięcioleci dawała wyraz swojemu zainteresowaniu i wręcz postulowała powrót statków pod polską banderę. Pochodzę z takiego przedsiębiorstwa, które się nazywa Polskie Linie Oceaniczne. Ono ciągle istnieje. Gdy zaczynałem pracę w tym przedsiębiorstwie, było tam zatrudnionych około 10 tys. marynarzy i było ok. 180 statków. Dzisiaj zostało kilka statków Polskich Linii Oceanicznych. I Polska Żegluga Morska, i Polska Żegluga Bałtycka, i obecnie Euroafrica – wszystkie te przedsiębiorstwa w różnej skali, nie będę tej statystyki podawać, bo każdy z uczestników zapewne zna te statystyki, te wszystkie statki zostały przeflagowane pod tanie bandery. Uprawiają żeglugę w państwach, zarejestrowane są w państwach, które w języku potocznym nazywane są rajami podatkowymi.

Jeżeli ten proces przeflagowania, który zaczął się w 1990 r., byłby zainicjowany przez prywatnych właścicieli w Niemczech, Norwegii, Anglii i również w Polsce, nikt do tego nie mógłby mieć żadnych pretensji. Natomiast przeflagowanie statków pod tanie bandery do rajów podatkowych odbyło się za zgodą kolejnych rządów. Nie będę mówić, że ta czy tamta opcja jest bardziej winna, bo po prostu na przestrzeni tych 30 lat wszystkie rządy dawały zgodę na przeflagowanie polskich statków pod tanie bandery.

Dzisiaj jest taki stan, że trudno powrócić, bo ta diagnoza przedstawiona tutaj przez pana ministra jest trafna. I ubezpieczenia społeczne, i podatki to są kluczowe sprawy. Natomiast, jeśli się do tego nie podejdzie w sposób systemowy, jeśli budżet państwa nie weźmie pod uwagę tych kosztów, że musi je ponieść, żeby mieć z tego powodu zyski, żeby Polska miała zyski z uprawiania żeglugi, jak inne państwa mają zyski z tego powodu, to nigdy nie dojdziemy do tego.

Występowaliśmy wielokrotnie i do rządu, i do parlamentu ze swoimi inicjatywami. One nie spotykały się z jakąś realną i kompleksową, systemową reakcją. Dzisiaj jest taka sytuacja, że ok. 35 tys. a może nawet 40 tys. polskich marynarzy – nikt nie prowadzi rejestru polskich marynarzy, jest rejestr dokumentów, ale ten stan pewnie jest nieaktualny w urzędach morskich – nie ma świadczeń emerytalnych. Zwracam uwagę na ten wątek dlatego, że na przełomie roku kończymy negocjacje układów zbiorowych z polskimi armatorami, którzy uprawiają żeglugę właśnie pod tanimi banderami w rajach podatkowych i nie płacą podatków. W tych przedsiębiorstwach sytuacja jest niezmiernie zróżnicowana. Chcę powiedzieć, że np. Polska Żegluga Morska wypłaca swoim pracownikom, którzy mają jeszcze stałe zatrudnienie, taki dodatek na ZUS w wysokości 150 dolarów. Ale już takiego dodatku nie wypłaca ani Euroafrica, ani nie wypłaca tego dodatku Polska Żegluga Bałtycka, ani Polskie Linie Oceaniczne. Ja, panie ministrze, nie będę rozwlekał tej całej swojej wypowiedzi, bo tak jak pan minister powiedział, ten temat toczy się już od wielu lat na wielu posiedzeniach w zespole trójstronnym.

W związku z tym mam pytanie, panie ministrze – z całym szacunkiem dla tych działań, bo trzeba przyznać i podkreślę to również, że te działania w zakresie podatku są epokowe. Bo przez 30 lat nikt nie zrobił żadnego ruchu w zakresie podatków. One nie są wystarczające, bo dotyczą – tak jak wszyscy wspomnieli i pan minister – Unii Europejskiej, i Europejskiego Obszaru Gospodarczego, ale jest to krok we właściwym kierunku. Natomiast mam pytanie, czy przedsiębiorstwa państwowe kontrolowane przez Skarb Państwa, typu Polska Żegluga Morska, Polska Żegluga Bałtycka i Polskie Linie Oceaniczne, czy one mają mieć i mogą mieć zróżnicowany sposób regulowania tych składek na ubezpieczenia społeczne? Bo my negocjujemy układ zbiorowy z Polską Żeglugą Bałtycką i obecny zarząd odmawia nam wypłaty chociażby części kwoty na świadczenia emerytalne. Czyli skutek jest taki, że kiedyś ci polscy marynarze zapukają do budżetu, do polskiego Skarbu Państwa o wypłatę tych emerytur, może być sytuacja dramatyczna.

W związku z tym, przepraszam za taki emocjonalny sposób wypowiadania się, ale ponieważ jestem już w wieku przedemerytalnym, to mam prawo widzieć tę całą perspektywę 30 lat. Kilkanaście not, kilkanaście wystąpień, a wszyscy są głusi. Jeżeli do tego nie podejdziemy w sposób jakiś systemowy i jeżeli rzeczywiście rządowi zależy – a ja wierzę, że zależy na powrocie statków polskich armatorów pod polską banderę – to naszym zdaniem należy jak najszybciej, nie czekając na koniec COVID-19, przystąpić do opracowania, które będzie miało charakter systemowy, charakter pomocy publicznej, która jest dozwolona w Unii Europejskiej dla sektora żeglugi.

Być może ta ustawa kompleksowa ma szansę i wtedy będzie mogła rozwinąć ten problem w sposób systemowy. Jeżeli tego się nie zrobi, jeżeli budżet państwa nie zdecyduje się na wydanie pieniędzy, to będziemy w sytuacji takiej, jak to komentował kiedyś ś.p. Stefan Kisielewski, słynny Kisiel, że „Herbata nie będzie słodsza od samego mieszania łyżeczką w szklance. Trzeba tam trochę wsypać cukru.”. My o ten „cukier” od budżetu państwa zabiegamy. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Marek Sawicki (KP):

Dziękuję bardzo panu przewodniczącemu i bardzo proszę pana Rafała Zahorskiego pełnomocnika marszałka woj. zachodniopomorskiego.

Pełnomocnik marszałka województwa zachodniopomorskiego ds. gospodarki morskiej Rafał Zahorski:

Panie przewodniczący, szanowne panie i panowie posłowie, szanowny panie ministrze, szanowni goście. Chciałbym szczerze powiedzieć, że nie wierzę w długofalowe podejście tego typu, że się stworzy z marynarzy w Polsce enklawę podatkową, że nie będą musieli płacić ZUS ani podatku, bo to absolutnie do niczego nie prowadzi i wątpię w to, aby jakikolwiek rząd poszedł na dłuższe finansowanie tego typu rzeczy. Pamiętajmy, że rynek zatrudnienia na morzu, to rynek wolny. Na polskie statki przychodzą marynarze z zagranicznych krajów i nasi marynarze pływają pod zagranicznymi banderami. Uważam, że kierunek podążania w stronę ulg podatkowych ani nie będzie zaakceptowany przez Komisję Europejską, ani nie będzie akceptowany przez kolejne rządy i dalej będziemy w miejscu.

Jedynym rozwiązaniem jest stworzenie drugiego rejestru polskiego. W przeszłości były różne pomysły stworzenia takiego rejestru. Takie rejestry są w Danii, są w Norwegii. Ja pływałem kiedyś na statkach norweskich w drugim rejestrze norweskim i miałem normalnie na rufie banderę norweską i nikomu to nie przeszkadzało. Myślę, że na tej sali wszystkie osoby są za tym, aby ta bandera powróciła. Ja również chciałbym, żeby ta bandera powróciła. Ale zróbmy to tak, żeby to dało się przeprowadzić. Wprowadzanie kolejnych enklaw podatkowych w Polsce do niczego dobrego nie prowadzi. Zróbmy to tak, żeby był drugi rejestr polski. Do tego drugiego rejestru nie tylko zdążali marynarze polscy, ale również ci z wolnego rynku, bo wcale tak dużo tych marynarzy w Europie nie ma i raczej będzie tendencja, żeby ich było coraz mniej niż coraz więcej. Dlatego uważam, że jeżeli się stworzy atrakcyjny drugi rejestr polski, to będzie najlepsza droga – myśląc realnie – żeby osiągnąć sukces. Bo, słowo honoru, z tymi obecnymi założeniami nie widzę końca tej całej drogi legislacyjnej. Będziemy po prostu cały czas spotykali się, wiele lat rozmawiali a bandery, jak nie było, tak nie będzie. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Marek Sawicki (KP):

Dziękuję bardzo. Pan Jacek Dubiński, przewodniczący Federacji Związków Zawodowych Marynarzy i Rybaków. Bardzo proszę.

Przewodniczący Federacji Związków Zawodowych Marynarzy i Rybaków Jacek Dubiński:

Dzień dobry, mam nadzieję, że mnie słychać.

Przewodniczący poseł Marek Sawicki (KP):

Słychać.

Przewodniczący Federacji ZZMiR Jacek Dubiński:

Ponieważ widzimy się na początku roku, chciałem złożyć wszystkim obecnym życzenia pomyślnego, nowego 2022 roku i wszystkiego najlepszego. Ja bardzo krótko. Z zawodu jestem mechanikiem. Jeśli byśmy tak dyskutowali na temat prowadzenia statku i prowadzenia remontu, jak dyskutujemy o tych wszystkich ustawach itd., to ten statek by utonął, generalnie rzecz biorąc.

Wszystkie związki, które brały udział w negocjacjach dotyczących ustawy o pracy na polskich statkach na morzu za rządów poprzedniej ekipy jeszcze, przygotowały gotową ustawę, która została odrzucona. Kiedy przyszło Prawo i Sprawiedliwość w 2015 r., miała gotowy tekst ustawy, tzn. projekt, przygotowany w zgodzie z pracodawcami, zawetowany tylko przez pana ministra finansów Rostowskiego. Natomiast wcześniej Platforma Obywatelska przyjęła ustawę przeciw której protestowaliśmy. Wysłaliśmy ten protest do nowo wybranego prezydenta, pana Dudy. Niestety nie zawetował tej ustawy. To było dla nas dziwne. Ta ustawa była gotowa i te sprawy, o których rozmawiamy w tej chwili, mogły zostać załatwione na początku pierwszej kadencji PiS, w 2015 r. Ale to już historia.

Natomiast generalnie rzecz biorąc jest tak jak tu kolega Andrzej wspominał. Wiele osób zapomina, że jednak mamy kapitalizm. Czyli, jeśli nic nie włożymy, to nic nie otrzymamy, a raczej będziemy dopłacać. Tak że, jeśli rząd nie znajdzie finansów na włożenie wkładu w polską banderę, to tej bandery nie będzie. To jest rzeczywistość, bo bez pieniędzy w dzisiejszym świecie nic się nie zrobi.

Natomiast z naszego punktu widzenia, bardzo istotną sprawą jest to zabezpieczenie socjalne. Patrząc po wysokości emerytur marynarzy, którzy „nie załapali się" na pracę pod polską banderą, a pracowali jedynie pod tymi kolorowymi banderami, to te emerytury są bardzo niskie. Nawet wszystkie te ostatnie reformy podatkowe im nie pomogły. Dlatego mam prośbę do pana ministra, żeby jednak pomyśleć i przyspieszyć sprawę odnośnie do zabezpieczenia socjalnego. Mamy innowacyjność w temacie, przynajmniej tak premier Morawiecki mówi. Flota jest bardzo innowacyjna. W tej chwili są upatrzone rozwiązania pod względem gazu, pod względem statków, które mogą się same poruszać, żeby nie zagrażać środowisku i nie zagrażać otoczeniu. Dobrze byłoby także w tym temacie pociągnąć sprawę polskiej bandery i polskiej floty. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Marek Sawicki (KP):

Dziękuję bardzo. Czy jeszcze ktoś? Pan kapitan, bardzo proszę.

Prezes Zarządu Polskiego Ratownictwa Okrętowego Sp. z o.o. Tadeusz Hatalski:

Tadeusz Hatalski, prezes Polskiego Ratownictwa Okrętowego. Chciałem się odnieść do tego, co powiedział pan Andrzej Kościk i potem pan Zahorski.

Andrzej Kościk powiedział, że wszystkie rządy dawały zgodę na przeflagowywanie. Problem jest w tym, że rządy nie dawały zgody. Czasy gospodarki nakazowo-rozdzielczej już się skończyły. To, czego nie zrobiły rządy, to nie wprowadziły regulacji prawnych, które pozwoliłyby na ekonomicznie opłacalną eksploatację statków pod polską banderą. Tego nie zrobiły rządy od 1990 r.

Druga sprawa – tanie bandery. To pojęcie funkcjonowało w przeszłości i ono było adekwatne do warunków pracy na statkach pod tanimi banderami. W tej chwili już nie ma tanich bander. Marynarze na statkach, które były kiedyś uważane za tanie bandery, zarabiają lepiej – nie zawsze, ale nierzadko – niż na statkach pod banderami narodowymi. Standardy bezpieczeństwa również są takie same, a czasami nawet i wyższe. Te czasy, kiedy na statku – już nie pamiętam jak on się nazywał – który stał przy Skwerze Kościuszki i tam prowadziliśmy i pokazywali ludziom te warunki, już minęły. Tego już nie ma. Teraz armatorzy pod narodowymi banderami nie mogą związać końca z końcem. Użyłeś określenia, że armatorzy polscy nie wypłacają dodatku. Zabrzmiało to bardzo mocno: ci armatorzy, kapitaliści, wyzyskiwacze mają kasę i nie wypłacają pieniędzy. Prawda jest inna. Ci armatorzy po prostu nie mają tych pieniędzy. Nie mają kasy i nie mają z czego wypłacać.

Widzę, że panowie ze związków zawodowych stanowią takie bardzo mocne lobby, natomiast lobby przedsiębiorców w obecnych warunkach jest chyba słabsze. Przedsiębiorcy żeglugowi, armatorzy, potrzebują wsparcia, ale to wsparcie nie powinno polegać na tym, żeby dosypywać pieniędzy, dosypywać kasy. To wsparcie powinno polegać na tym, żeby stworzyć warunki do ekonomicznie opłacalnej eksploatacji statków pod polską banderą. To jest możliwe. To potwierdza popularność wygodnych czy ekonomicznych bander – w tej chwili byłoby to najbardziej adekwatne określenie. To potwierdzają warunki, w jakich funkcjonują armatorzy eksploatujący statki pod ekonomicznymi banderami.

I teraz jeszcze tutaj chciałbym się odnieść do wypowiedzi pana Zahorskiego, o tych enklawach podatkowych i drugim rejestrze. To nie jest prawda, że enklawa podatkowa się nie sprawdzi i nie zostanie wprowadzona w życie i nie będzie funkcjonowała – nie. Unia Europejska w wytycznych wspólnoty z 2004 r. dopuszcza, a nawet zaleca, obniżenie stawek podatkowych i składek na ubezpieczenia społeczne w transporcie morskim. Wynika to z tego, że armatorzy eksploatujący statki pod narodowymi banderami konkurują z armatorami pod banderami państw, gdzie ubezpieczenia społeczne nie istnieją. Tam można zatrudniać marynarza za gołą pensję. Oczywiście ta pensja jest odpowiednio wysoka, ale to jest goła pensja. W związku z tym pozapłacowe koszty pracy tego armatora są zdecydowanie niższe. Nie ma innego wyjścia. Nie mamy możliwości w Unii nakazać takim państwom jak: Panama, Liberia, Bahamy i inne, żeby wprowadzili ubezpieczenia społeczne.

W związku z tym, co możemy zrobić? Możemy obniżyć składki na ubezpieczenia społeczne i obniżyć stawki. Takie rozwiązania są i taki projekt był. I to niekoniecznie wiązałoby się z wydatkami budżetu państwa. W rozwiązaniu estońskim, gdzie przyjęto stałą bazę 750 euro, jako podstawę wymiaru składki na ubezpieczenia społeczne zapewnia minimum socjalne. I to nie kosztuje budżetu państwa nic. Natomiast, jeżeli marynarz chciałby mieć ubezpieczenie i potem emeryturę adekwatną do tego wynagrodzenia, jakie otrzymuje – bo u nas się liczy składkę czy podstawę wymiaru składki na ubezpieczenia społeczne od wynagrodzenia brutto – to jest możliwość dobrowolnego doubezpieczenia. Ale to dobrowolne jest dodatkiem – albo chce albo nie, nie musi. Natomiast to obowiązkowe, podstawowe byłoby liczone od stałej bazy.

Pan powiedział o tym drugim rejestrze, że rozwiązaniem, panaceum jest drugi rejestr. Co pan zaproponuje w drugim rejestrze takiego armatorom, że oni nagle zaczną rejestrować statki pod polską banderą? Czym pan ich zachęci do tego? Przecież rejestr jest,

przepisy są. Można je uprościć, można je usprawnić, ale trzeba coś zaproponować tym armatorom, żeby przyszli do tego rejestru. Co, oprócz zwolnień podatkowych i obniżenia składki na ubezpieczenia społeczne, co innego jest pan im w stanie zaproponować? To byłoby tyle z mojej strony. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Marek Sawicki (KP):

Dziękuję bardzo. Jeszcze pan Zahorski i zacznie się dyskusja.

Pełnomocnik marszałka województwa zachodniopomorskiego ds. gospodarki morskiej Rafał Zahorski:

Chciałem dodać jedno zdanie. Ja się całkowicie zgadzam z przedmówcami, nie chcę żadnej polemiki podejmować. Natomiast chciałem powiedzieć jedną rzecz. My nie mówimy tu o żadnym powrocie do polskiej bandery, tylko mówimy tak naprawdę o ponownym rejestrowaniu pod polską banderą. Faktycznie trzeba dać armatorom takie narzędzia, żeby oni finansowo odczuli chęć przyjścia. Chociaż znam wielu armatorów, którzy przyjdą pod polską banderę tylko wtedy, kiedy będą mieli takie same warunki jak w tzw. tanich banderach czy ekonomicznych banderach. Ja się całkowicie zgadzam z panem Hatalskim. To jest wolny rynek i że w jakiś sposób trzeba tych ludzi zachęcać. Ale mogę powiedzieć, że ostatnim bodajże armatorem, który nie był tu wymieniony, którego statki pływały faktycznie pod polską banderą, był Unibaltic, który dosyć niedawno swoje statki przeflagowywał.

Uważam, że drugi rejestr to jest jakieś rozwiązanie, gdyż pozwala, żeby pod ten drugi rejestr rejestrowali swoje statki inni armatorzy, nie tylko ci rdzenni z Polski. Wiemy, że armatorzy szukają dobrych rozwiązań. Stąd szukają tych tanich bander, czy ekonomicznych bander. A jeżeli chodzi o warunki pracy, to wszędzie mamy jakie mamy. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Marek Sawicki (KP):

Dziękuję bardzo. O głos prosił jeszcze pan poseł Płażyński, bardzo proszę.

Poseł Kacper Płażyński (PiS):

Szanowni państwo, odnosząc się jeszcze słowem komentarza do pana pełnomocnika, do pana Zahorskiego. Pan powiedział, że Unia Europejska może nie zaakceptować takich zmian. Ale przecież właśnie ryczałt, o którym wspominał pan kapitan Hatalski, zaakceptowała i to było raptem 3 czy 4 lata temu w Estonii te 750 euro. Na Łotwie też to się wydarzyło kilka lat temu. My nie mówimy o kompletnym zwolnieniu, chociaż to też moim zdaniem, jeżeli nie ma być podwójnych standardów, powinno być brane pod uwagę, ale żeby to minimum ubezpieczenia zapewnić i żeby nie być niemądrym. Bo jeżeli wszyscy wokół, również państwa bałtyckie, mają dużo bardziej korzystne te rejestry, to jakim cudem ktokolwiek miałby się u nas rejestrować? To po prostu niemożliwe, chyba że, jak mówię, jacyś pasjonaci.

Natomiast jest jeszcze jedna sprawa w tle, która tutaj nie wybrzmiała do tej pory. Poprawcie mnie, jeżeli jest inaczej. Chodzi o orzeczenie Europejskiego Trybunału Sprawiedliwości sprzed zdaje się 3 lat, który wskazał, że marynarze nawet na wygodnych banderach, ekonomicznych banderach, nawet spoza Unii Europejskiej, ale którzy mają miejsce zamieszkania w państwach Unii Europejskiej, powinni płacić ubezpieczenie społeczne takie jak w państwie zamieszkania. To tak naprawdę powoduje, że już w tej chwili – jak wynika z informacji, które do mnie docierają – armatorzy zaczynają się obawiać ewentualnych reperkusji, jeżeli ktoś zacznie rzeczywiście w końcu to weryfikować, sprawdzać i wprowadzić to orzeczenie w życie.

To mogłoby spowodować np. ogromny odpływ, generalnie nie tylko spod polskiej bandery polskich marynarzy, których nie ma wielu, ale przede wszystkim tych ponad 20 tys. polskich marynarzy spod wygodnych bander, nawet spoza Unii Europejskiej. Oni mogliby stracić pracę na rzecz np. Ukraińców czy Filipińczyków, czy jakiejkolwiek inne nacji. A to jest problem o tyle, że mimo, iż oni nie pływają pod polskimi banderami, to jednak zarabiają spore pieniądze i te pieniądze trafiają potem do Polski, napędzają też naszą gospodarkę. Więc też z tego punktu widzenia to jest niezbędne, żeby pochylić nad tym ubezpieczeniem społecznym, bo będziemy też tracić tych nie tylko spod polskiej

bandery, której za bardzo nie ma, ale po prostu też tych, którzy pływają. I stracimy pieniądze napędzające gospodarkę.

Jeszcze korzystając z tego, że dotykamy tematu polskiej bandery. Nie traćmy tych, którzy pływają pod polską banderą, bo niestety czasami sytuacje są dziwne. Tutaj pozwolę sobie, bo dzisiaj akurat to dobry temat, żeby sprawę poruszyć. A sprawa dotarła do mnie wczoraj. Jest taki armator, jak Żegluga Gdańska, pewnie państwu znana. Operują nie tylko na zatoce, ale też robią rejsy chociażby na Bornholm i pływają pod polską banderą. Wczoraj dostałem list od prezesa pana Latały w sprawie tego, że złożył skargę na dyrektora Urzędu Żeglugi Śródlądowej we Wrocławiu. A dlaczego złożył skargę? Otóż ich katamaran „Rubin" jest w tej chwili w suchym doku, w remontowej i ma przejść inspekcję techniczną przewidzianą prawem. Kiedy zgłosił to do dyrektora właściwego, czyli Dyrektora Żeglugi Śródlądowej we Wrocławiu to dyrektor zamiast przyjechać do Gdańska wykonać tę inspekcję, na 28 stycznia br. wyznaczył termin inspekcji i nakazał, aby ten katamaran, ogromna jednostka, wpłynął do Wrocławia, czyli płynął przez Odrę itd. Na co nawet oficjalnie odpowiedziała właściwa instytucja – Państwowe Gospodarstwo Wody Polskie, że te drogi wodne są takie, że ten katamaran z uwagi na swoje gabaryty nawet nie jest w stanie technicznie tam wpłynąć. I tak jak mówię, za 2 dni, bo dzisiaj jest 26 stycznia, teoretycznie katamaran powinien się pojawić we Wrocławiu czy pod Wrocławiem. Ten dyrektor nie zmienił swojego stanowiska pomimo, że ta skarga wpłynęła, jak rozumiem, do ministerstwa. Jest adresowana do pana ministra Gróbarczyka, nie wiem, czy pan minister ją dostał. Tutaj potrzebna jest błyskawiczna reakcja, bo dochodzi do jakichś kuriozalnych sytuacji. Nie wiem, czy ten pan dyrektor zna się na rzeczy, bo sytuacja, przyznacie, kuriozalna.

Dbajmy też o tych naszych zapaleńców, o których mówiłem, bo kapitan Latała to jest zapaleniec, który trzyma – odnosząc straty finansowe – swoją flotą pod polską banderą, mogąc ją zarejestrować gdzieś indziej, a jednocześnie takie „kwiatki" wychodzą na wierzch. Myślę, że musimy też pomagać swoim. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Marek Sawicki (KP):

Dziękuję panu przewodniczącemu posłowi Płażyńskiemu. I jeszcze pan przewodniczący Henryk Piątkowski.

Przewodniczący OZZOiM Henryk Piątkowski:

Dziękuję bardzo panie przewodniczący.

Poseł Kacper Płażyński (PiS):

Jeśli mógłbym poprosić…

Przewodniczący OZZOiM Henryk Piątkowski:

Ja bez polemiki, ale…

Poseł Kacper Płażyński (PiS):

… żebyśmy z ministerstwa otrzymali jakąś informację, jak ta skarga zostanie rozpatrzona.

Przewodniczący poseł Marek Sawicki (KP):

Pan minister Gróbarczyk czeka, żeby udzielić odpowiedzi. Bardzo proszę, panie Henryku.

Przewodniczący OZZOiM Henryk Piątkowski:

Ja bardzo króciutko, bez polemiki, ale żeby nie pozostawić pewnego wrażenia, że jest inaczej niż jest, warto pamiętać, że faktycznie decyzje ekonomiczne podejmowały zarządy firm o przeflagowaniu statków. Jednak decydował właściciel a nie państwo. Tak króciutko, żebyśmy to pamiętali. Byliśmy przy tym, braliśmy udział. Tanie bandery to nie tylko wysoka płaca, bo to prawda, że tam często tak jest. Tanie bandery czy też wygodne, co łatwiej dzisiaj powiedzieć, to przede wszystkim brak ubezpieczeń społecznych, o czym zresztą pan kapitan Hatalski także wspomniał. Właśnie dlatego nazywamy je wygodnymi. Nie dlatego, że tam są słabe standardy BHP, że są słabe standardy płacowe, bo są wysokie standardy BHP i wysokie płace, tylko nie ma ubezpieczeń społecznych. O nich dziś mówimy. Potrzeba zrobienia tych ubezpieczeń społecznych jest

ogromnie ważna. Dlaczego marynarzom? Dlatego, że tak życzy sobie konwencja, którą ratyfikowaliśmy w Polsce na drodze ustawy. To tyle.

I jeszcze jedna tylko kwestia, ale to dla podkreślenia. Pomoc publiczna jest w Unii Europejskiej dostępna i opisana w zarządzeniu o dostępności. Możliwe jest skorzystanie z różnych instrumentów pomocowych. Wola po stronie rządu jest. Tylko, jak daleko rząd jest gotowy, kalkulując zyski i straty, włożyć w żeglugę odpowiednią kwotę albo w postaci dopłaty do ubezpieczeń społecznych? Także dla pracodawców, nie tylko dla marynarzy, aczkolwiek jedno i drugie może zrobić oraz w podatki, gdzie stawka może być nawet 0 zł. Coś trzeba zaoferować, nie tylko puste hasła.

Ostatnia moja uwaga, ostanie zdanie a propos międzynarodowych rejestrów, które istnieją w państwach często tzw. mocno morskich (Norwegia, Dania). Tam są te bandery zarejestrowane w tzw. międzynarodowych rejestrach. Te rejestry były tworzone nie po to, żeby zaprosić statki do tego rejestru, tylko żeby armatorzy podnoszący narodowe bandery nie uciekali. To były ogromne floty. My dzisiaj nie mamy ogromnej floty pod polską banderą. Mamy szczątkową i nie mamy co tego ukrywać. Z przykrością trzeba to stwierdzić. Więc stworzenie drugiego międzynarodowego rejestru po to, by zapraszać, jest trochę mniej skuteczne od tego, żeby nie uciekać, co zrobiono w tamtych państwach wiele lat temu.

Przepraszam za te komentarze. To tyle, żeby uściślić kwestie, które moim zdaniem, warto było uściślić. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Marek Sawicki (KP):

Dziękuję bardzo. O głos prosi pan Dariusz Jellonnek prezes Polskiego Związku Przedsiębiorców Żeglugowych. Bardzo proszę, panie prezesie.

Prezes Zarządu Polskiego Związku Przedsiębiorców Żeglugowych Dariusz Jellonnek:

Dzień dobry państwu. Panie przewodniczący, dziękuję za udzielenie głosu. Chciałbym też poprzeć te głosy, które dotychczas padły. Ubezpieczenia społeczne dla marynarzy to jest naprawdę bardzo potrzebny projekt i on jest potrzebny jak najszybciej. Sytuacja Unii Europejskiej jest dosyć dynamiczna. Polska jest niestety jednym z nielicznych krajów, który nie ma uregulowanej tej sytuacji, co może spowodować w najbliższym czasie, że polscy marynarze mogą utracić możliwość pracy na statkach pod banderami Unii Europejskiej i EOG. Już w tej chwili, jeżeli chodzi np. o Norwegię, o ten tutaj wspominany NIS, od wielu lat mieliśmy umowę pomiędzy polskim ZUS-em a Norwegią, która umożliwiała pracę polskim marynarzom na statkach i ubezpieczanie się tutaj w Polsce. Ta umowa była kiedyś co 3 lata odnawiana. Ostatnie 2 lata niestety już tylko na pół roku, a obecnie jesteśmy w sytuacji, że Norwegia zgodziła się tylko na trzymiesięczny termin, czyli krótko mówiąc, z końcem marca br. ta umowa się kończy. Sytuacja polskich marynarzy na statkach NIS jest bardzo niepewna. Szczerze mówiąc nie mamy pojęcia teraz, co się z nimi stanie, jako że Norwedzy chcą iść w indywidualne ubezpieczenie itd., że każdy armator będzie sam rozwiązywał tę sytuację. Tak więc tutaj tracimy naprawdę dosyć duży rynek pracy, który był zawsze bardzo ważny.

Jako, że poprzednia nasza propozycja ustawy gdzieś zniknęła, w PZPŻ rozpoczęliśmy pracę nad nową ustawą, nad nowymi regulacjami, które umożliwiłyby jak najszybsze wprowadzenie systemu ubezpieczeń. Oczywiście zgłosimy to wszystko na zespół trójstronny i mam nadzieję – bo widzę, że poparcie powinno być, bo wszyscy się zgadzamy – że taki system jest potrzebny. Rozwiązania są, można powiedzieć, gotowe, bo – jak tutaj było wspomniane – Dania i Łotwa w ostatnim czasie, praktycznie w ciągu 3 lat wprowadziły te systemy, które zostały zaakceptowane przez Komisję Europejską. Krótko mówiąc, wiemy w którą stronę iść. Oczywiście teraz, w związku z „Polskim Ładem”, pewnie trzeba będzie nowe kalkulacje zrobić. Mogę tu ze swojej strony obiecać, że też te kalkulacje będziemy w najbliższym czasie tworzyć. Mam nadzieję, że to pomoże panu ministrowi w przeprowadzeniu tej ustawy do dalszych prac. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Marek Sawicki (KP):

Dziękuję bardzo. Jeszcze pan Andrzej Kościk. Proszę bardzo.

Przewodniczący Rady KSMMiR NSZZ „Solidarność" Andrzej Kościk:

Dziękuję. Udzieliłem tylko poparcia przez podniesienie ręki. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Marek Sawicki (KP):

Dziękuję bardzo. Pan kapitan też pewnie chciał udzielić poparcia.

Przewodniczący Rady KSMMiR NSZZ „Solidarność" Andrzej Kościk:

Chciałbym tylko poprosić pana ministra, żeby odpowiedział na to pytanie.

Przewodniczący poseł Marek Sawicki (KP):

Powoli, powoli. Pan minister czeka cierpliwie, już tak naprawdę przygotowany do odpowiedzi. Pan kapitan, proszę.

Prezes Zarządu PRO Sp. z o.o. Tadeusz Hatalski:

Ja tylko dwa słowa uzupełnienia do wypowiedzi pana posła Płażyńskiego odnośnie do wyroku TSUE. Otóż, w takim największym skrócie, istota tego wyroku polega na tym, że marynarz zatrudniony przez armatora unijnego na statku bandery obcej, czyli wygodnej, podlega ustawodawstwu państwa rezydencji. Czyli, jeżeli mówimy o polskim marynarzu, to ten marynarz zatrudniony przez armatora unijnego na statku wygodnej bandery podlega pod polskie ustawodawstwo, w tym ubezpieczenia społeczne i składka dla niego ma być liczona od wynagrodzenia brutto.

Teraz wyobraźmy sobie skutki tego rozwiązania. Jest armator holenderski albo niemiecki, ma statek pod banderą panamską, zatrudnia na tym statku marynarza z Polski i marynarza np. z Kaliningradu. Prawo polskie obowiązuje na obszarze państwa polskiego i polskich obywateli i ludzi mających zamieszkanie. Prawo unijne obowiązuje przedsiębiorców unijnych i obywateli unijnych. W związku z tym efekt jest taki: armator niemiecki zatrudniający tego marynarza z Kaliningradu nie ma obowiązku za niego płacić składek na ubezpieczenia społeczne, natomiast za marynarza z Polski ma obowiązek. Zatem jego koszty, pozapłacowe koszty pracy, wzrastają o 40%. I co zrobi ten armator niemiecki? Oczywiście pozbędzie się marynarza z Polski, natomiast będzie zatrudniał marynarzy z Kaliningradu, z Ukrainy, z Filipin i innych państw pozaunijnych. Tak więc ten problem również wiąże z problemem polskiej bandery. Ten problem robi się bardzo pilny. To jest problem zarówno społeczny, jak i ekonomiczny. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Marek Sawicki (KP):

Dziękuję bardzo. Panie ministrze, problemów mnóstwo. Oddaję panu głos.

Sekretarz stanu w MI Marek Gróbarczyk:

Dziękuję bardzo. Panie przewodniczący, nie przypuszczaliśmy, że inaczej będzie niż to, że problemów jest mnóstwo.

Przewodniczący poseł Marek Sawicki (KP):

Nikt nie mówił, że będzie łatwo i nikt się nie mylił.

Sekretarz stanu w MI Marek Gróbarczyk:

Jak zawsze pan przewodniczący ma rację. W związku z tym chciałem potwierdzić państwu jeszcze raz, że temat powrotu statków pod polską banderę jest dla nas tematem jednym z podstawowych i niezwykle istotnych. Natomiast sami państwo tutaj w zasadzie rozstrzygnęliście ten problem, bo on jest związany tylko i wyłącznie z budżetem państwa i dofinansowaniem właśnie tej składki ZUS. W związku z tym, że procedujemy tę ustawę w zespole trójstronnym i poszczególne podzespoły opracowują rozwiązania w tym zakresie, ja tu mogę zadeklarować, że my cały czas będziemy naciskać na to, aby uzyskać dofinansowanie, bezwzględnie. Natomiast wszyscy jesteśmy świadomi tego, że inne rozwiązanie nie wchodzi w grę, bo po prostu armatorzy będą niekonkurencyjni i w wyniku pochopnych decyzji spowodujemy to, że po prostu zbankrutują, więc na pewno na to rozwiązanie pozwolić sobie nie możemy.

Oczywiście mamy przykłady państw bałtyckich, które wprowadziły to rozwiązanie, ale sami państwo doskonale wiecie, że w zasadzie jest to rozwiązanie przeciwpandemiczne. W wyniku spadku przewozu, przede wszystkim pasażerów, oni musieli po prostu wprowadzić takie dofinansowanie i wcale nie jesteśmy pewni, czy ono będzie tam w spo-

sób permanentny realizowane. Dla nas jest ważne to, że to rozwiązanie, które zostanie przyjęte, będzie rozwiązaniem wieloletnim, a nie tylko jakimś cyklicznym. W związku z tym wynika ono z kondycji budżetu. Dzisiaj priorytetem budżetowym jest przede wszystkim to, aby ratować całą gospodarkę, nie tylko część tej gospodarki. Projekt jest trudny, wymaga ustabilizowania się budżetu. Zakładamy, że ten rok będzie bardzo ciężki pod tym kątem i rozwiązanie na pewno w tym roku nie zostanie przyjęte.

Jeszcze raz powtarzam, tej ustawy w żaden sposób nie odstawiamy na półkę. Ona musi być procedowana tak, aby była możliwa do realizacji, czyli w momencie istotnej stabilizacji.

To, o czym mówił pan poseł Płażyński, jest nam oczywiście znane. Mówię tutaj oczywiście o Żegludze Gdańskiej i Urzędzie Żeglugi Śródlądowej. To taki konflikt bardziej personalny niż urzędowy. On jest procedowany i zapewniam, że zostanie rozwiązany. O tyle mogę państwa przeprosić, że pewne rzeczy, które nie powinny mieć miejsca, a są zgoła śmieszne, ujrzały światło dzienne. Mam nadzieję, że to się w najbliższych dniach rozwiąże.

Myślę, że niebawem będzie zorganizowany zespół trójstronny w świetle którego omówimy ten temat, jeśli chodzi oczywiści o ustawę, a nie o pozostałe rzeczy. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Marek Sawicki (KP):

Dziękuję bardzo. Pan minister udzielił obszernej odpowiedzi. Wobec wyczerpania porządku dziennego posiedzenia Komisji zamykam posiedzenie. Dziękuję.

Sekretarz stanu w MI Marek Gróbarczyk:

Dziękuję bardzo.